

第144回目まちべん(2024年11月20日)

よそ者として見る豊田の公共交通 —これからの魅力的な姿を考えながら—

豊田都市交通研究所 研究員
鈴木 渉

【自己紹介】

略歴

1994 神戸市生まれ

2019 関西大学環境都市工学部都市システム工学科卒業(都市地域計画研究室)

2021 横浜国立大学大学院都市イノベーション学府都市地域社会専攻修了(交通と都市研究室)

2024 横浜国立大学大学院都市イノベーション学府都市イノベーション専攻修了(〃)

現在 豊田都市交通研究所研究員

専門

都市交通計画, 公共交通, 交通行動分析ほか

現在の主な業務

- 公共ライドシェア
- 高岡地域バス(ふれあいバス)
- 上郷チョイソコにこにこバス
- ヒヤリハット体験

その他

- 鉄道路線乗りつぶし: 98.827%(JR99.354%, 私鉄97.548%)
- 市町村版経県値: 3056点(居住3, 宿泊95, 訪問386, 接地444, 通過615, 未踏359)

【自己紹介 一何故公共交通か？】

- ① 2～3歳の頃から、地下鉄に乗ってキッズプログラムに参加。
⇒身近に公共交通が存在していて、幼少期から触れる機会が多かった。
(自動車で出かけるのは、父親が休みの土日でたまに、北か西の方向。)



【自己紹介 一何故公共交通か？】

② 都心方向(三宮・大阪)の地下鉄利用時には、「エコファミリー制度」で頻繁におでかけ。

- ・ 同行する大人1人につき、小学生以下2人まで無料。
- ・ 三宮まで当時片道大人360円、子ども180円。父親は通勤定期、子どもはエコファミリーを利用で、往復してもせいぜい母親の720円の負担。

∴一家で自動車に乗るよりも安上がり。

エコファミリー制度は、マイカー利用から公共交通利用への転換を促すことで環境負荷の低減を図ることを目的とした神戸市交通局独自の取り組みです。

平成15年10月から平成17年9月までの社会実験期間を経て、以降、本格実施を継続しており、2022年度(令和4年度)末時点で、延べ1,832万人の方にご利用いただきました。

【内訳】地下鉄 約1,003万人、バス 約829万人

【二酸化炭素の抑制効果】約6,634トン ※1日あたりに換算すると、甲子園球場6.1個分の森が吸収する二酸化炭素の量に相当

神戸市交通局沿線NAVIより引用<<https://ktbsp.jp/child/7008/>>

これからずっと!! 土日祝

エコファミリー制度

継続実施決定

市バス・地下鉄は地球温暖化防止に貢献しています

大人1人につき小学生以下2人まで無料

適用日
土・日・祝日、
年末年始(12月25日～1月7日)
及びお盆休み(8月12日～16日)

利用できる交通機関
神戸市交通局
市バス全線(共同運行路線は市バスのみ)
地下鉄全線
神戸交通振興(株)
山手線
北神急行電鉄(株)

利用方法
バス下車時に運転士に「エコファミリー」と言ってください。
地下鉄駅窓口で「エコファミリー」と言って乗車券を受け取ってください。

六甲山でも「家族エコ通勤」実施中
平成17年11月まで
詳しくは神戸市観光交流課
078-322-5339

問い合わせ先 神戸市交通局営業課 市バス・地下鉄お客様サービスセンター
☎078-322-5946 ☎078-321-0484
(9:45～17:30/土日祝休み) (9:00～20:00)

※ 神戸市交通局・北神急行電鉄株式会社 共同実施。神戸市交通局は、神戸市が所有する神戸市交通局。北神急行電鉄株式会社は、神戸市が所有する北神急行電鉄株式会社。神戸市交通局は、神戸市が所有する神戸市交通局。北神急行電鉄株式会社は、神戸市が所有する北神急行電鉄株式会社。神戸市交通局は、神戸市が所有する神戸市交通局。北神急行電鉄株式会社は、神戸市が所有する北神急行電鉄株式会社。

環境的に持続可能な交通ポータルサイトより引用

<<https://www.estfukyu.jp/estdb39.html>>

【自己紹介 一何故公共交通か？】

- ③ 「3dayチケット」で京阪神の鉄道・バスを乗り倒していた。
スルッとKANSAIのカードラリーorスタンプラリーにも。

行き先例

- ・ 北摂
- ・ 奈良
- ・ 高野山
- ・ 比叡山
- ・ 大原案内所(京都バス)
- ・ 白原営業所(南海ウイングバス南部)
- ・ 海南出張所(和歌山バス)

加盟約40社局の鉄道、バスが計3日間乗り放題

スルッとKANSAI協議会は2016年9月28日（水）、「スルッとKANSAI 3dayチケット（季節限定版）」の発売を今年の秋期で終了すると発表しました。

このチケットは、スルッとKANSAI協議会に加盟する約40社局の鉄道やバスが、有効期間内の計3日間乗り放題になるというもの（期間内であれば日は飛び飛びでも可）。沿線の神社や仏閣、博物館、美術館、遊園地などおよそ350の施設では入場割引などの特典が受けられます。



「スルッとKANSAI 3dayチケット（季節限定版）」の券面イメージ（画像出典：スルッとKANSAI協議会）。

【公共交通全般に思うこと】

- 中長期的な視点で、将来公共交通が人々の交通手段選択肢となってくれているか？
 - 生活の足、福祉的な意味合いだけでなく、「都市交通」としても。
若い人がまち中でも気軽に乗れる存在。将来のファンを増やす努力。
 - インターモーダルの4つのロス＝物理的、時間的、運賃面、心理的。

表-7 大学生時の交通手段の利用意図・交通手段への態度と小中高の下校所要時間
重回帰分析(ステップワイズ法)

調整 済 R2 有意 確率 乗	係数（所要時間）																		
	小学校						中学校						高校						
	電車	路線 バス	スク ール バス	自動 車	自転 車	徒歩	電車	路線 バス	スク ール バス	自動 車	自転 車	徒歩	電車	路線 バス	スク ール バス	自動 車	自転 車	徒歩	原付 バイク
n 計:1395	63	26	21	34	41	1226	233	61	35	61	367	834	667	128	34	131	615	614	5
抑制／利用意図																			
自動車	.016	.000		.053 *	-.062 **							.086 ***							-.068 **
バス	.012	.000			-.073 ***		.062 **			-.070 ***									
電車	.047	.000	.053 **										.164 ***					.098 ***	
徒歩	.023	.000								-.056 **				.057 **				.131 **	
自転車	.020	.000														.122 ***			-.074 ***
態度																			
自動車	.006	.008		.063 **															.056 **
バス	.014	.000					.069 **	.066 **									-.080 ***		
電車	.019	.000											.099 ***					.076 **	
徒歩	.012	.000					.066 **											.100 ***	
自転車	.015	.000				-.096 ***				-.077 ***						.096 **			

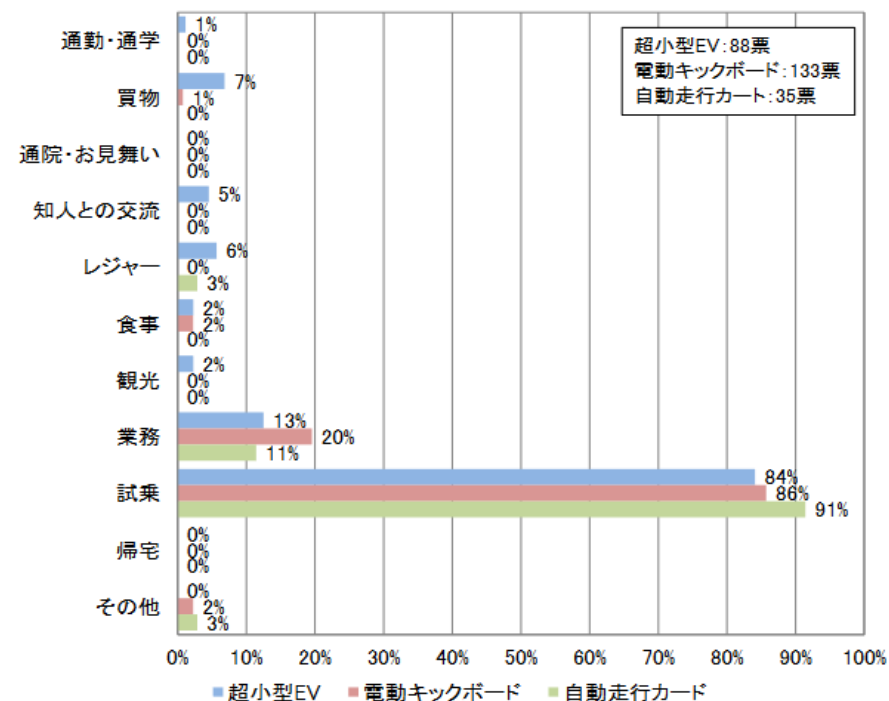
重回帰分析(ステップワイズ法) 数値: β (標準化係数) *: $p < .1$, **: $p < .05$, ***: $p < .01$

- 小学生のときの路線バス、中学生のときの徒歩の時間が長い学生ほど、大学生での「自動車を控えよう」という抑制意図の指標が有意に高い。
- 小学生のときの自動車送迎、高校生のときの原付バイクの時間が長い学生ほど、大学生での「自動車を控えよう」という抑制意図の指標が有意に低い。

瀬藤 乃介, 谷口 綾子, 石田 東生: 小中高での通学経験が大学生の歩行量と交通手段に対する意識に与える影響, 土木計画学研究・論文集, Vol.38, pp.11341-11351, 2021.

【公共交通全般に思うこと】

- 中長期的な視点で、将来公共交通が人々の交通手段選択肢となっているか？
 - 新技術の位置付け、手段と目的。
 - 新しい乗り物を入れると、多くは試乗目的の乗車。
e.g., 自動運転：誰のどういう移動のためのもの？



※複数回答

図-22 次世代モビリティの利用目的

香山雅紀, 西村和記, 中村俊之, 本丸勝也, 西田純二: 西播磨MaaS実証実験を通じた地域交通手段確保に関する一考察, 第64回土木計画学研究発表会・講演集, 2021.

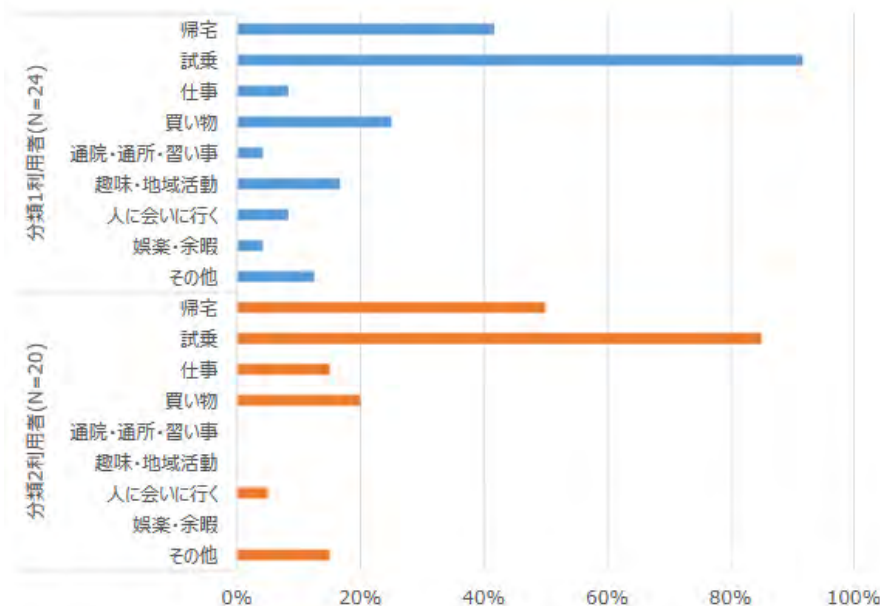
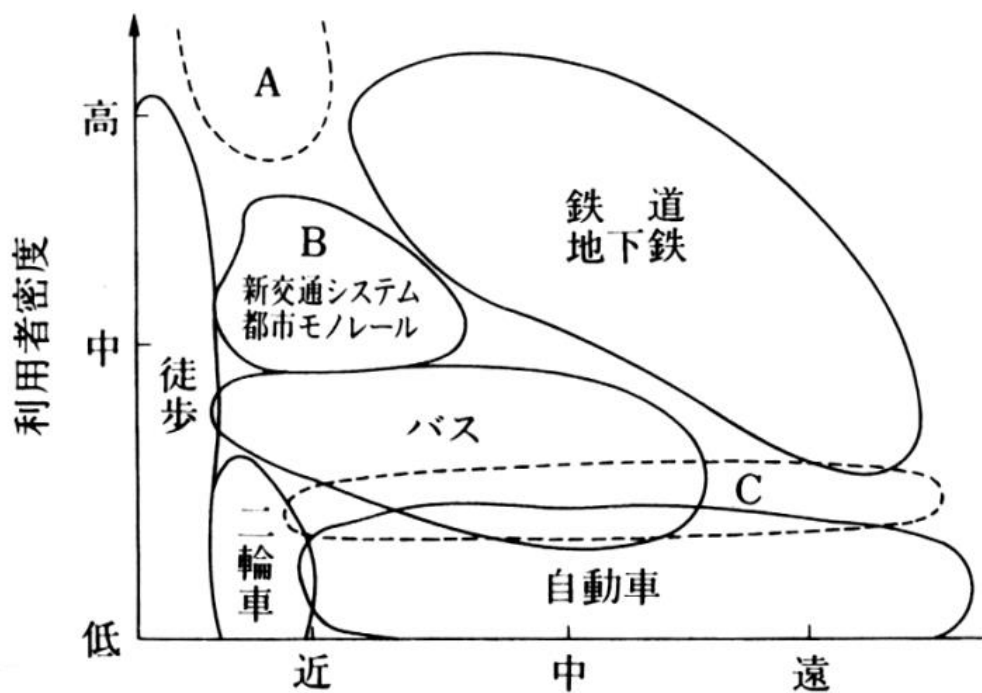


図-11 各分類での「とみおかーと」利用目的

鈴木渉, 早内玄, 有吉亮: 郊外住宅地における新たな輸送サービスへの態度の分類, 第65回土木計画学研究発表会・講演集, 2022.

【公共交通全般に思うこと】

- 中長期的な視点で、将来公共交通が人々の交通手段選択肢となってくれているか？
 - 新技術の位置付け、手段と目的。
 - 既存の交通手段も使いようでは、各交通手段の特性を再整理？？
利用者にとっての安い・速い、運行者にとっての収支以外の評価軸。
 - 学術的にも、体系的に理論が確立されているわけでもなく…。



新谷洋二，原田昇編著：都市交通計画第3版，p.106より引用

【公共交通全般に思うこと】

- ・ 大都市・地方都市関係なく、民間ベースの運行や収支メインの評価に限界.
- ・ 需要の縮小, 労働力不足, 運行経費の増加.

3. 人件費及び諸経費の原価に占める割合の推移

(単位:%)

年度	費目	原価に占める割合			原価に占める割合		
		民営	公営	計(平均)	大都市部	その他地域	計(平均)
H27	人 件 費	58.5	56.6	57.9	56.1	58.9	57.9
	燃 料 油 脂 費	8.5	7.0	8.0	6.4	9.0	8.0
	その他諸経費	33.0	36.4	34.1	37.5	32.0	34.1
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
H28	人 件 費	58.1	55.7	57.6	57.5	57.7	57.6
	燃 料 油 脂 費	7.4	5.0	6.9	5.9	8.2	6.9
	その他諸経費	34.6	39.3	35.6	36.6	34.1	35.6
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
H29	人 件 費	57.7	54.7	57.0	56.9	57.2	57.0
	燃 料 油 脂 費	8.1	5.7	7.6	6.6	9.0	7.6
	その他諸経費	34.2	39.6	35.4	36.5	33.8	35.4
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
H30	人 件 費	57.3	54.7	56.8	57.0	56.5	56.8
	燃 料 油 脂 費	9.1	6.6	8.6	7.5	10.1	8.6
	その他諸経費	33.6	38.6	34.6	35.4	33.4	34.6
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
R1	人 件 費	57.6	54.3	56.9	57.2	56.5	56.9
	燃 料 油 脂 費	8.6	6.2	8.1	7.1	9.6	8.1
	その他諸経費	33.9	39.5	35.0	35.8	33.9	35.0
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

国土交通省「令和元年度乗合バス事業の収支状況について」より引用

<https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000326.html>

【公共交通全般に思うこと】

- ・ 大都市・地方都市関係なく、民間ベースの運行や収支メインの評価に限界.
- ・ 需要の縮小, 労働力不足, **運行経費の増加.**

市営バスの一部減便（保土ヶ谷営業所運行系統）について

市営バスでは、乗務員不足により運行の確保が困難になったため、保土ヶ谷営業所が運行する一部の系統で、平日の日中から夜間を中心に減便いたします。

対象の系統をご利用のお客様は、予め減便後の時刻表をご確認いただき、ご利用くださいますようお願いいたします。

お客様にはご迷惑をお掛けして大変申し訳ございませんが、何卒ご理解賜りますようお願いいたします。

1 減便の内容

(1) 対象営業所

保土ヶ谷営業所

(2) 対象系統

保土ヶ谷営業所の担当する系統で、6.4%減便いたします。

横浜市「市営バスの一部減便(保土ヶ谷営業所運行系統)について」より引用

<<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/koutuu/2024/bus-hodogaya20240412.html>>

——保土ヶ谷営業所といえば、浅間町営業所、滝頭営業所と並ぶ横浜市営バスの主要営業所ですが、なぜいきなり9名もの退職者が出たのでしょうか。

横浜市交通局「退職の事情はそれぞれですが、より待遇の良い仕事へと転職された方が多いようです」

ビジネスジャーナル「横浜市営バス、367本減便で悲鳴…国の残業規制→収入減で運転手の退職続出か」より引用

<https://biz-journal.jp/company/post_380813.html>

【公共交通全般に思うこと】

- 大都市・地方都市関係なく、民間ベースの運行や収支メインの評価に限界.
- 事業者負担の割引制度.

児童の半数近くが路線バスを利用するが…バス会社『現行どおりの運行を維持していくことが困難』



神戸市西区平野町。明石市との境に位置する自然豊かなのどかな地域です。平野町の堅田地区に住む政井友理枝さんはここで夫と2人の息子と暮らしています。長男の希心くんは小学1年生です。

希心くんが通う平野小学校は自宅から直線距離で約3.7km離れているため、路線バスで通学しています。平野小学校の校区は南北に6.5kmほど、面積は約13平方キロメートルで、大阪府守口市とほぼ同じ広さです。子どもが歩くと1時間以上かかる地域もあることから、約130人いる児童の半数近くが路線バスを利用しています。

【公共交通全般に思うこと】

- 大都市・地方都市関係なく、民間ベースの運行や収支メインの評価に限界。
 - 事業者負担の割引制度。

この路線を運行するバス会社は「休止は苦渋の決断だった」と話します。

(神姫バス総務部 小森亮介次長)「減らしていかなければならないという中で、基準となるのは、どれだけ乗っているか、どれだけ収入があるか。大変申し訳ないですが、判断させていただいた」

利用者の多くは“運賃が半額”になる児童。一般の乗客はほとんどおらず、採算割れが続いていたといいます。さらに…

(神姫バス総務部 小森亮介次長)「2024年問題で、運転手の労働環境改善が乗務員不足の大きな要因に」

2024年11月1日MBSニュースより引用<<https://www.mbs.jp/news/feature/kansai/article/2024/11/103746.shtml>>

【公共交通全般に思うこと】

- 今の若い世代の人たちが、これからも公共交通をたまにでも使ってくれそうか。
そうした習慣づくりとなるような施策はできそうか。
 - 就職や大学進学を機に、自動車キャプティブの利用になっていないか。
(地方都市あるある?)
- 自動運転の位置付け. その技術を導入することで、豊田のまちがどう良くなっていくか.
- 他都市に比べると、豊田市では公共交通の維持を頑張っている方ではないか。
 - 特に路線バスについては、おいでんバスや地域バスとしてしっかりと面倒を見ている印象。
 - 今の運行状況で事業者側としては手一杯という声も聞くが、これからはどうなっていく…?
 - e.g., 運転手確保, 利用者負担, 新たな需要創出etc.

【路線バスに思うこと】

- そもそも利便性が高いとは。
 - 毎時2本が一つの線引きとも言われていますが、皆様の肌感覚としてどうですか？

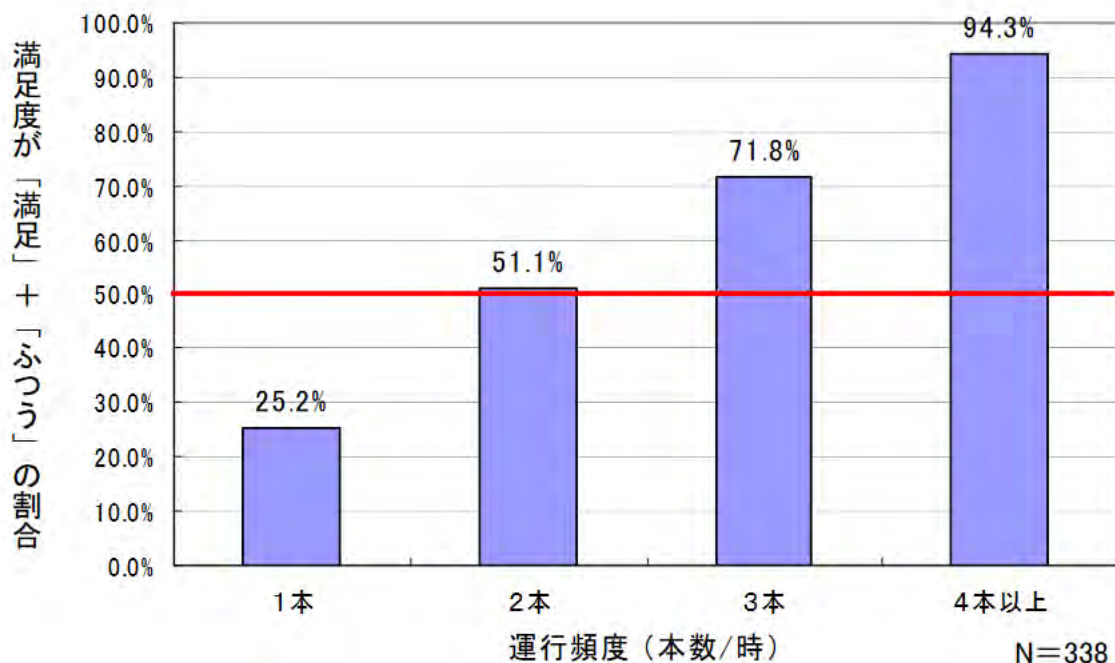


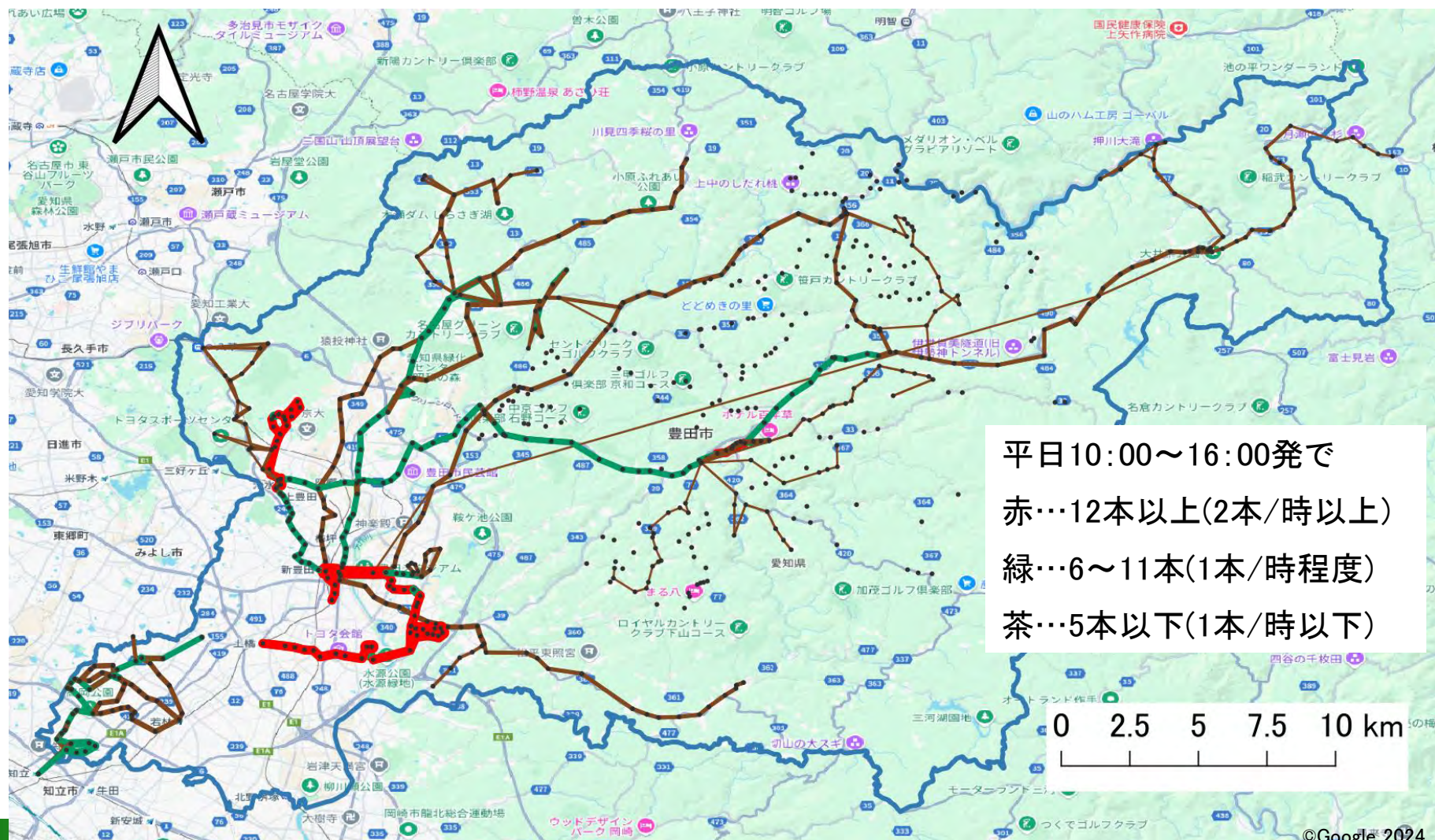
図 1-4-17 よく利用する公共交通の運行頻度と満足度の関係（週 1 回以上の利用者）

富山市公共交通活性化計画より引用

<<https://www.city.toyama.lg.jp/shisei/seisaku/1010738/1011477/1011501.html>>

【路線バスに思うこと】

- 22や26番などは, 平日昼間でも2本/時の運行本数.
- 周辺自治体との接続. 路線「網」として使い物になっていること.



【路線バスに思うこと】

- 都道府県や市町村の境界で、公共交通が途切れている場面は全国多々見られるが….
- 長野県飯田市まで簡単に乗り継いで、辿り着くことは可能.
 1. 豊田厚生病院 9:20発, おいでんバスさなげ・足助線
 2. 足助病院 11:25発, おいでんバス稲武足助線
 3. どんぐりの湯前 12:18発, どんぐりバス(稲武地域バス)根羽線
 4. 根羽 14:40発, 西部コミュニティバス
 5. こまんば 16:02発, 信南交通駒場線



【みちなびとよたに思うこと】

- バス会社名で検索して、開いたトップページで知りたい情報はどこ？情報過多気味.
- 大きいところは、路線バス・高速バス・貸切バスを選択するところから.
- きらびやかな写真は必要？
- 一方のみちなびとよたでは.

The screenshot shows the homepage of the Michinavi Toyota website. At the top, there are navigation tabs for 'みちなびとよた' (Michinavi Toyota), 'いつものページ' (Usual page), 'よくあるご質問' (Frequently asked questions), and '防災・災害時のページ' (Disaster page). Below these is a large red banner with a '運行情報' (Operation information) icon and text about bus operations. The main content area is divided into two columns. The left column has a 'バス' (Bus) section with a list of links: '時刻表を見る' (View timetable), '現在の運行情報を見る' (View current operation information), '運賃・定期券を調べる' (Check fares and regular tickets), '時刻表、運賃などを調べる' (Check timetable, fares, etc.), '印刷用PDF (時刻・運賃・路線)' (Printable PDF (timetable, fares, routes)), '豊田市バスマップ' (Toyota City Bus Map), '豊田市駅周辺バスのりば案内' (Toyota City Station area bus stop guidance), and '検索マップ (のりかえ運賃検索)' (Search map (transfer fare search)). The right column has a 'お得な情報☆便利な情報' (Good information ☆ Convenient information) section with links to '高齢者向け定期券' (Senior citizen regular ticket), '市街地駐車場 (満空情報)' (City center parking lot (full information)), '沿道ライブカメラ' (Along the road live camera), and 'インターネット沿道ライブカメラ' (Internet along the road live camera). At the bottom, there are links to download the '「みちなびとよた」アプリ' (Michinavi Toyota app) for iPhone/iPad and Android, and a link to the '名鉄バス公式サイト' (Meitetsu Bus official website). The footer contains copyright information and a disclaimer.

【みちなびとよたに思うこと】

- 「豊田市駅周辺バスのりば案内」は、よそ者にとっては非常に助かる。
 - 検索システムで何番のりばと表示されていても、駅改札を出てからどこにどう行けばいいのかわからないことがしばしば(稀に迷子になって、乗り遅れそうになる)。
 - 鉛直方向の動線まで分かる点も良い。



【みちなびとよたに思うこと】

- バスの走行位置の公開は珍しくなってきたが、見やすさ・調べやすさはいろいろ。
e.g., バス停名や系統番号を入力して、やっと表示されるのがテキストのみ。
- 文字入力の手間がなく、地図上で視覚的に、かつ一括で表示してくれるのは助かる。
特に土地勘のない場所にいるとき、近くのバス停名や系統番号を知らないときには。

[トップ](#)

運行マップ

路線・方面

- 1. 藤岡・豊田線(加納経由)
- 藤岡支所→豊田市駅西口
- 豊田市駅西口→藤岡支所
- 2. 小原・豊田線
- 上仁木→豊田市駅東口
- 豊田市駅東口→上仁木
- 2. 藤岡・豊田線(西中山経由)
- 藤岡中学校前→豊田市駅東口
- 加茂丘高校前→豊田市駅東口
- 豊田市駅東口→藤岡中学校前
- 豊田市駅東口→加茂丘高校前
- 5. 旭・豊田線
- 広瀬→豊田市駅東口
- 豊田市駅東口→広瀬
- 小渡→豊田市駅東口
- 豊田市駅東口→小渡

停留所

路線を選んでください

利用規約(免責事項)

Copyright © BusCatch. All rights reserved.

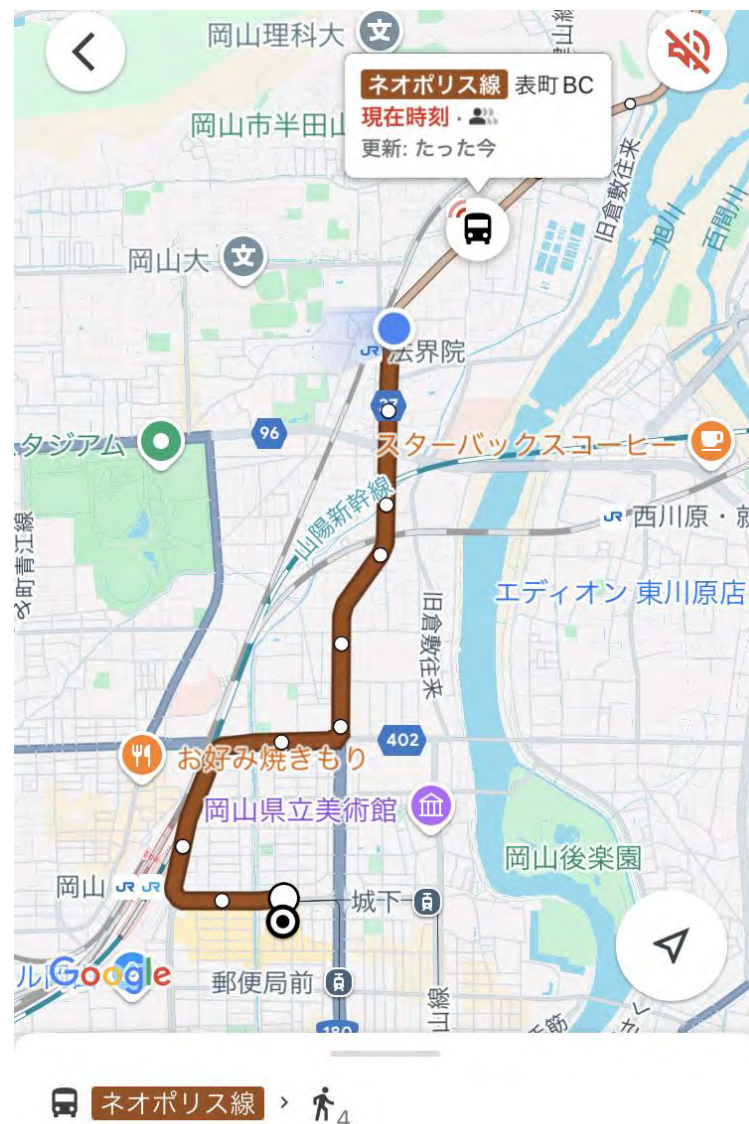
バスキャッチより引用<https://buscatch.jp/rt3/unko_map.php?id=toyota-oiden&all=1>

【みちなびとよたに思うこと】

昨今様々な検索システムが乱立している中で、
情報が統合されているのはgoogle mapでは？

- 入力が曖昧でも、目的地を示してくれる。
- 自分はどこにいるか。
- 最寄りのバス停はどこか。
- 乗ろうとするバスはどこにいるか。
- 何コ先で降りたらいいか。
- 運賃はいくらか。
- 目的地まで何分かかかるのか。
- 目的地の情報(営業時間, 口コミなど)も。

※路線の一覧性がないのは難点か。



【みちなびとよたに思うこと】

強いて提案を挙げるとすれば

- 出発地と到着地の指定でも時刻検索ができれば.
 - 完全一致の入力ではなく, 部分一致あるいは周辺施設名から.
 - スマホアプリのバス時刻表で, 時刻をタップすると各停留所の時刻を表示.
- 大手の検索システムとの差別化. ローカライズ.
 - 個人的には, 飯屋の情報と統合して地図表示してくれると非常に嬉しい.

【運賃収受に思うこと】

昨今の鉄道駅の改札：紙切符、磁気カード、ICカード、タッチ決済、QRコード、顔認証。



【運賃収受に思うこと】

昨今の鉄道駅の改札：紙切符，磁気カード，ICカード，タッチ決済，QRコード，顔認証．



【運賃収受に思うこと】

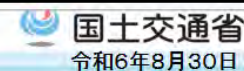
そもそも切符を発売しないことも(下車駅で精算).



【運賃収受に思うこと】

- バスも例外ではなく、運賃支払い方法が多様化していきそうな雰囲気。
⇒乗務員の負担減、信用乗車の導入とスムーズな乗降、運賃箱不要etc.

完全キャッシュレスバスの実証運行について



- バス運転者が1万人不足（日バス協推計）するなどの深刻な運転者不足や9割近くが赤字事業者であること等を背景に、路線の減便や事業者の廃業も生じるなど、バスネットワークは危機的な状況にあり、国民の生活基盤に深刻な影響を与えている。これを解消するため、バス事業者の経営改善や供給力改善を図ることが必要。
- このため、大きな経営改善効果や運転者の負担軽減が見込まれる完全キャッシュレスバスを進めることが効果的。
- バス業界では、これまでの事業者による積極的な投資によって極めて高いキャッシュレス環境が整備されており、完全キャッシュレスの環境は整いつつあるが、丁寧に進める観点から、まずは実証運行を進め、課題や効果を検証する。

完全CLによる経済的な効果（試算）

主要なバス事業者において完全CLが全て実現した場合の経営改善効果

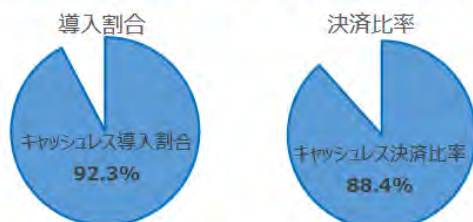
約86.3億円/年

➡ 省力化、経営改善に寄与

※データは、運賃箱購入費、現金輸送手数料、人件費等の現金を取り扱うことによるコストについて、バス事業者10社に対するサンプル調査をもとに、全体を推定したもの。

主要なバス事業者におけるキャッシュレスの現況

キャッシュレスの導入割合92.3% 決済比率88.4%



※データは2022年3月末時点。

※「導入割合」は、日本バス協会加盟事業者のうち車両保有台数30両以上の事業者に対する調査で、回答のあった211者の回答結果をまとめたもの。「決済比率」は同調査で、回答のあった183者の回答結果をまとめたもの。

対象路線

以下のような基準で18事業者29路線を選定。

- ①利用者が限定的な路線（空港・大学・企業輸送路線など）
- ②外国人や観光客の利用が多い観光路線
- ③様々な利用者がいる生活路線で、CL決済比率が高い路線
- ④自動運転など他の社会実験を同時に行う路線

今後のスケジュール

2024年 11月1日～ 順次、実証運行の開始

2025年 3月頃 効果検証結果のとりまとめ

※今般の実証運行の結果も踏まえ、今後、必要に応じ他の路線においても実証運行を検討

国土交通省「完全キャッシュレスバスの実証運行の実施路線を選定しました！」より引用

<https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000382.html>

【運賃収受に思うこと】

- 都市内で統一されていない運賃支払い方法。
⇒一見さんのよそ者は、事前に調べて把握しておかないと、乗降時に大変困る。

広島…PASPY終了→ICOCA導入 or MOBIRY DAYS導入, いずれかだけで割引適用。

事業者/問い合わせ先		開始日	
		MOBIRY DAYS	ICOCA
バス	広電グループ（ 広島電鉄 ＜外部リンク＞、 芸陽バス ＜外部リンク＞、 備北交通 ＜外部リンク＞、 エイチ・ディー西広島 ＜外部リンク＞）／ ひろでんコールセンター Tel：0570-550700（6:30～21:00 年中無休）	○*1 （2024年9月7日から）	○*2 （2025年3月30日から）
	広島バス ＜外部リンク＞／Tel：0570-017-960（平日9:00～17:30）	○ （時期未定）	○ （2025年3月30日から）
	広島交通 ＜外部リンク＞／Tel：238-7755（平日9:00～17:40）		
	JRバス中国 ＜外部リンク＞／Tel：0570-010-666		
	フォーブル ＜外部リンク＞／Tel：878-0006（平日9:00～17:00）	×	○ （2024年12月1日から）
電車	広島電鉄 ＜外部リンク＞／ひろでんコールセンター Tel：0570-550700（6:30～21:00 年中無休）	○ （2024年9月7日から）	○*2 （2025年3月30日から）
アストラムライン	広島高速交通 ＜外部リンク＞／Tel：830-3111（平日9:00～17:45）	×	○ （2024年12月1日から）

広島市「PASPY終了後の乗車券システム」より引用<<https://www.city.hiroshima.lg.jp/soshiki/1035/394416.html>>

【運賃収受に思うこと】

- 都市内で統一されていない運賃支払い方法。
⇒一見さんのよそ者は、事前に調べて把握しておかないと、乗降時に大変困る。

熊本…路線バスと熊本電鉄で全国交通系ICカードの利用不可(JRや市電は可)。

令和6年11月15日まで	令和6年11月16日～ 令和7年3月上旬	令和7年3月上旬以降
- 全国交通系ICカード (Suica、SUGOCA等) - くまモンのICカード (共通定期券・おでかけICを含む) - 現金 ◆ 全国交通系ICカードは、 令和6年11月16日以降 ご利用できなくなります。	- くまモンのICカード (共通定期券・おでかけICを含む) - 現金	- クレジットカード等によるタッチ 決済 - くまモンのICカード (共通定期券・おでかけICを含む) - 現金 ◆ タッチ決済の運用開始日が 決まりましたら、別途、お知 らせいたします。

熊本市「熊本県内における公共交通機関の支払い方法のご案内」より引用

<https://www.city.kumamoto.jp/hpKiji/pub/detail.aspx?c_id=5&id=8887&class_set_id=2&class_id=118>

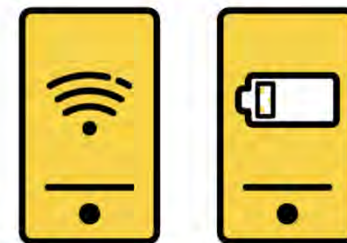
【運賃収受に思うこと】

- デジタルチケットの経験.

e.g., 箱根の山道でバスを降りようとしたら、同行の知り合いが表示できず.



電波状況、バッテリー残量に
ご注意ください



※チケットのご利用にはインターネットへの接続が必要です。
※電波状況やスマートフォンの充電切れにより、チケット画面
が表示できない場合、ご利用いただくことができません。

ご利用時にはあらかじめ
チケット画面をご準備ください



スクリーンショット
利用不可

※各種乗り物をご利用する際は、スマートフォンの画面に
チケットを表示いただく必要がございます。
※アプリ版では画面の仕様が異なります。

【運賃収受に思うこと】

- 多様な運賃支払い方法が出現. しかし, 都市内で統一されていないこともしばしば.
 - ICカードといえども, 全国交通系ICカード(10カード)が使えるか, 地域カードしか使えないか.
 - システムの更新費用. 半導体の流通. 通信環境の良し悪し. インバウンド利用.
⇒時代とともに多様化しているが, 豊田市内ではこれからどれを選ぶ?
ターゲットは誰? 利用者第一での検討を.
- MaaSの一要素としての, デジタルチケットによる企画券の発売もトレンド.
 - 山村地域でも安定して表示できるものか?

【駅前広場に思うこと】

- 自動車中心の空間から、歩行者中心の空間に再編する流れ.



【駅前広場に思うこと】

- 豊田市駅東口も様変わりする計画になっていますが…
 - 広場で生まれる賑わいを, どうやって周辺に波及させるか?
 - 一歩行者としては, 送迎車やタクシーとの交錯が解消されるのに安心.



豊田市「豊田市駅東口整備概要」より引用

<<https://www.city.toyota.aichi.jp/shisei/gyoseikeikaku/toshiseibi/1053807/1061223.html>>

ご清聴ありがとうございました

